

# **Bureau de la sécurité des transports du Canada**

**2010-2011**

## **Rapport sur les plans et les priorités**

---

Wendy A. Tadros  
Présidente  
Bureau de la sécurité des transports  
du Canada

---

Josée Verner  
Présidente  
Conseil privé de la Reine pour le  
Canada



**Canada**



# Table des matières

<b>Message de la présidente.....</b>	<b>1</b>
<b>Section 1 : Survol.....</b>	<b>3</b>
1.1 Renseignements sommaires .....	3
Raison d’être et responsabilités .....	3
Résultat stratégique et architecture des activités de programme .....	4
1.2 Sommaire de la planification .....	4
Ressources.....	4
Analyse des risques.....	7
Contribution des priorités à l’atteinte du résultat stratégique .....	8
<b>Section 2 : Analyse des activités de programme .....</b>	<b>11</b>
2.1 Résultat stratégique.....	11
2.2 Activités de programme .....	11
2.3 Avantages pour les Canadiens et Canadiennes.....	11
2.4 Faits saillants de la planification.....	12
<b>Section 3 : Renseignements supplémentaires .....</b>	<b>18</b>
3.1 Contact avec le BST.....	18



## Message de la présidente

Les Canadiens et Canadiennes s'attendent à – et même exigent – un réseau de transport sûr et sécuritaire tant sur nos voies navigables et le long de nos pipelines et chemins de fers que dans nos espaces aériens. Lorsque le système fait défaut et qu'un accident se produit, il n'y a aucun doute que le public s'attend à ce que des enquêteurs indépendants et compétents mettent en évidence tous les faits, identifient les risques que pose le système et demandent qu'on remédie aux lacunes de sécurité. La seule et unique priorité du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est de satisfaire à ces attentes du public.

Et je sais que nous avons beaucoup de succès. Au cours des conférences sur les enquêtes sur les accidents et de l'industrie auxquelles je participe au Canada et partout dans le monde, je suis submergée de commentaires élogieux concernant l'excellente réputation et le respect dont jouit le BST. Grâce aux compétences, au professionnalisme ainsi qu'au dévouement de nos enquêteurs, nous continuerons à promouvoir la sécurité des transports dans le cadre de chaque enquête.

Cette année, le BST célébrera son 20<sup>e</sup> anniversaire. Nous profiterons de cette occasion pour communiquer plus stratégiquement aux Canadiens et Canadiennes notre mandat, nos travaux d'enquête et nos réalisations en matière de sécurité au fil du temps. À cette fin, nous continuerons à effectuer un suivi des réponses à nos recommandations et communiquerons comment la sécurité a été améliorée grâce à notre travail.

Le Bureau se concentrera à convaincre l'industrie et le gouvernement qu'ils devraient remédier aux risques importants qui figurent sur la nouvelle Liste de surveillance du BST afin de s'assurer que le réseau de transport canadien continue à demeurer un des plus sûrs au monde. Nous capitaliserons aussi sur la technologie afin de maximiser la portée de tous nos messages de sécurité et tenterons d'augmenter l'adoption des recommandations du BST.

En tant qu'organisation axée sur l'apprentissage et chef de file en matière de sécurité des transports, le BST continuera à investir dans les ressources qu'il lui faut de même que les projets et les initiatives qui permettront de renforcer son empreinte stratégique, d'améliorer globalement son efficacité et de servir de moteur aux principales améliorations en matière de sécurité au sein du secteur des transports.

Grâce à ses efforts soutenus à l'égard de l'amélioration de ses pratiques organisationnelles et de gestion, le BST continuera à remplir son mandat – promouvoir la sécurité des transports – de manière efficiente et efficace.



# Section 1 : Survol

## 1.1 Renseignements sommaires

### Raison d'être et responsabilités

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par le biais d'une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis. L'objet de ces enquêtes est de dégager les causes et les facteurs contributifs des événements ainsi que les lacunes de sécurité mises en évidence. Le BST fait ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements<sup>1</sup> de transport qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline de compétence fédérale et qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de programme et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les sommes reçues pendant l'année.

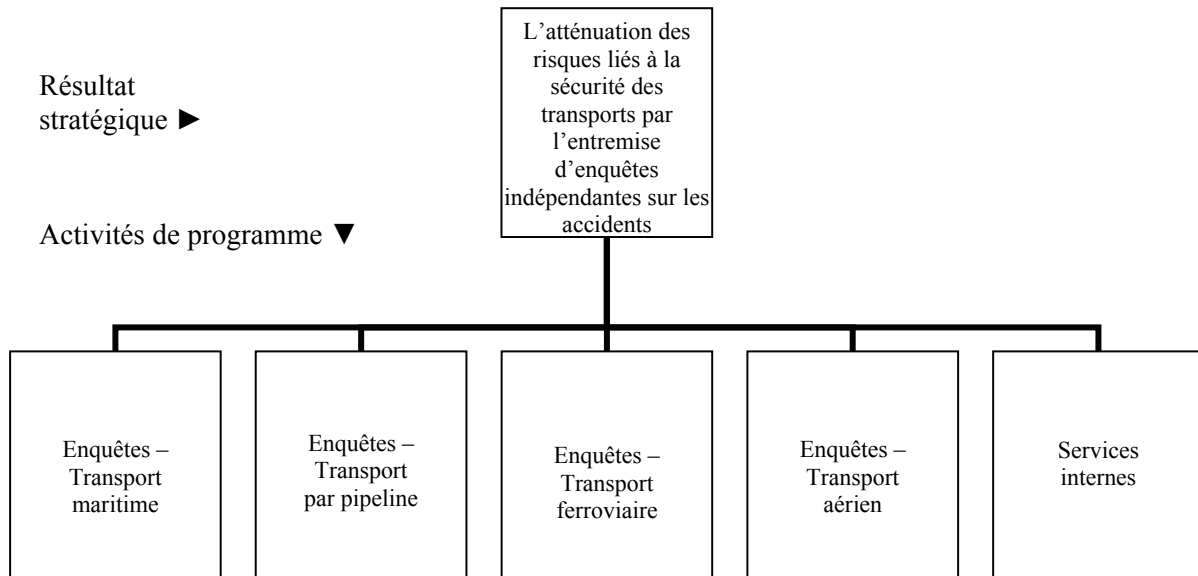
Pour plus de détails sur le processus de déroulement des enquêtes ou le lien du BST avec les autres organismes fédéraux, consultez le site Web du BST à l'adresse <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp>.

---

<sup>1</sup> Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

## Résultat stratégique et architecture des activités de programme

Le graphique ci-dessous illustre le cadre des activités de programme du BST dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique de l'organisation.



## 1.2 Sommaire de la planification

### Ressources

Les deux tableaux ci-dessous fournissent un sommaire du montant total des ressources financières et humaines que gèrera le BST au cours des trois prochaines années financières.

#### Ressources financières (en milliers de dollars)

2010-2011	2011-2012	2012-2013
29 786	29 678	29 538

#### Ressources humaines (en ETP\*)

2010-2011	2011-2012	2012-2013
235	235	235

\* équivalents temps plein

Le tableau suivant met en lumière l'apport du résultat stratégique de l'organisation à l'atteinte des résultats pangouvernementaux. Il énumère aussi les indicateurs de rendement attachés au résultat stratégique du BST. Il fournit enfin un sommaire des résultats attendus des activités de programme et des dépenses prévues à l'égard de



chacune d'entre elles au cours des trois prochaines années. Le financement de base du BST, tel qu'il figure dans le Budget principal des dépenses, s'élève à environ 30 millions de dollars. On prévoit qu'il demeurera stable au cours des trois prochains exercices.

<b>Lien avec le résultat du gouvernement du Canada</b> : Des collectivités sécuritaires et sécurisées ( <a href="http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/framework-cadre-fra.aspx?Rt=1037">http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/framework-cadre-fra.aspx?Rt=1037</a> )				
<b>Résultat stratégique du BST</b> : L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents				
<b>Indicateurs de rendement</b> :				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'événements de transport</li> <li>• Nombre d'enquêtes entreprises, en cours, terminées</li> <li>• Taux d'accidents de transport spécifiques<sup>(1)</sup></li> </ul>				
<b>Résultats attendus de chacune des quatre principales activités de programme</b> : Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes et de l'efficacité des communications de sécurité				
Activités de programme <sup>(2)</sup>	Dépenses projetées <sup>(3)</sup> (en milliers de dollars)		Dépenses prévues <sup>(3)</sup> (en milliers de dollars)	
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Enquêtes – Transport maritime	5 673	<b>5 310</b>	5 290	5 264
Enquêtes – Transport par pipeline	400	<b>376</b>	374	372
Enquêtes – Transport ferroviaire	4 977	<b>4 678</b>	4 659	4 636
Enquêtes – Transport aérien	13 663	<b>12 780</b>	12 732	12 669
Services internes	7 221	<b>6 642</b>	6 623	6 597
<b>Total des dépenses prévues pour le ministère</b>	31 934	<b>29 786</b>	29 678	29 538

(1) Ces taux fournissent des données concernant les événements suivants : accidents par 1 000 mouvements de navires pour les navires battant pavillon canadien ayant une jauge brute égale ou supérieure à 15, accidents par million de train-milles en voie principale ou sur des embranchements et accidents à des aéronefs immatriculés au Canada par 100 000 heures de vol.

(2) Pour une description des activités de programme, veuillez consulter la section 2.

(3) Pour une analyse de ces dépenses, veuillez consulter le paragraphe qui suit le graphique sur l'évolution des dépenses dans le présent document.

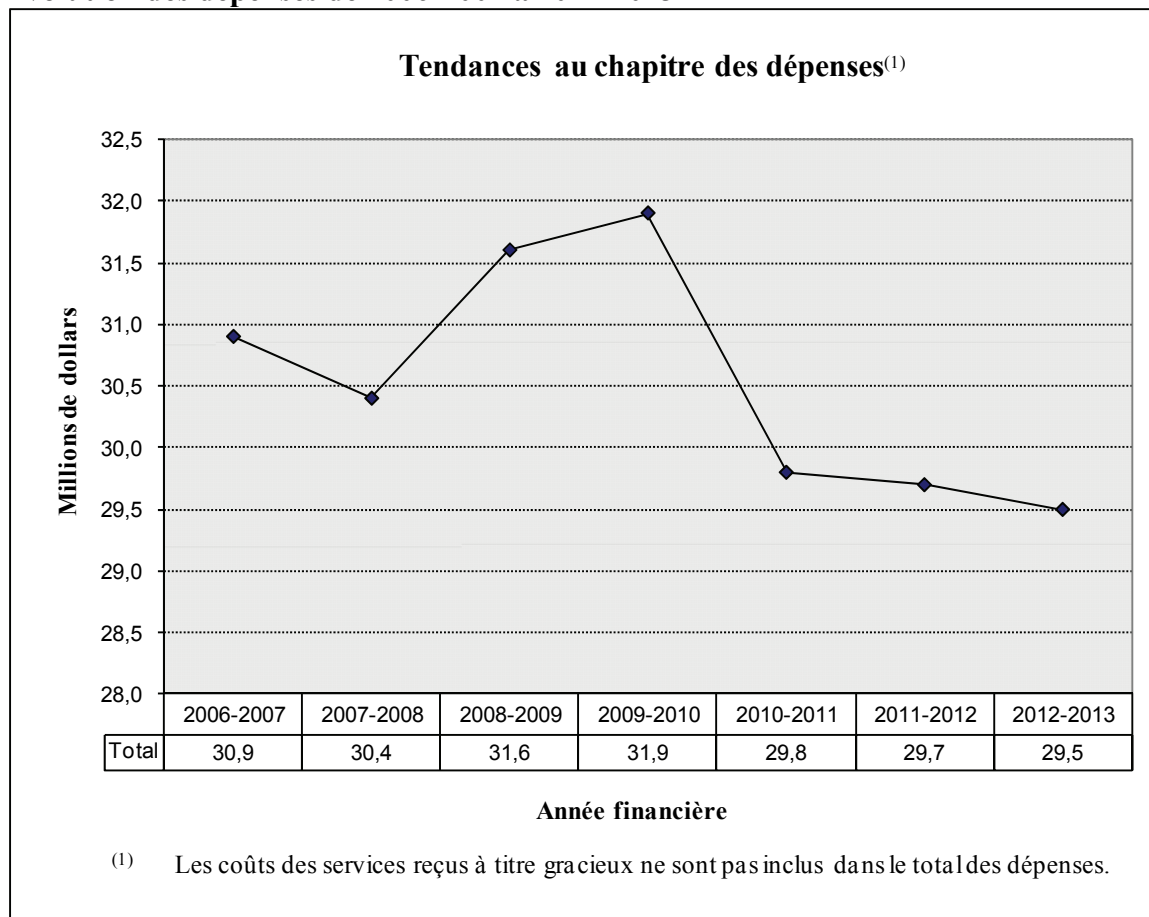
Le tableau qui suit explique comment le Parlement a accordé des crédits au BST et reprend essentiellement le tableau sommaire du Budget principal des dépenses.

### Crédits votés et législatifs

(en milliers de dollars)			
Crédit	Libellé du crédit	Budget principal 2010-2011	Budget principal 2009-2010
	<b>Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</b>		
10	Dépenses de programme	<b>26 354</b>	25 635
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	<b>3 432</b>	3 309
	<b>Total</b>	<b>29 786</b>	28 944

Le graphique ci-dessous montre les tendances au chapitre des dépenses du BST entre 2006-2007 et 2012-2013.

### Évolution des dépenses de 2006-2007 à 2012-2013



Pour la période couvrant les exercices de 2006-2007 à 2009-2010, le total des dépenses comprend l'ensemble des crédits parlementaires et des recettes : le budget principal, le budget supplémentaire des dépenses, les transferts des crédits 10, 15 et 23 du Conseil du Trésor ainsi que les revenus disponibles. Il inclut également les rajustements de report des fonds de l'année précédente.

Pour la période couvrant les exercices de 2010-2011 à 2012-2013, le total des dépenses prévues comprend seulement les sommes prévues au budget principal des dépenses puisque les rajustements du Conseil du Trésor et le report de fonds de l'exercice ne sont pas connus. Somme toute, le financement du BST est demeuré sensiblement le même depuis 2006-2007.

## **Analyse des risques**

Le fonctionnement du BST s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en changement constant. Les principaux facteurs externes et internes susceptibles d'avoir des répercussions sur les opérations et la gestion de l'organisme et les risques qu'ils représentent sont décrits dans les paragraphes suivants.

### **Du point de vue externe**

#### **Le gouvernement dans une économie déficitaire**

Le gouvernement du Canada prévoit un déficit de plus de 45 milliards de dollars pour 2010-2011 et des déficits continus au cours des quatre prochaines années. Le gouvernement envisage maintenant de mettre en œuvre des restrictions dans les dépenses de programmes des ministères afin de réduire le déficit. Le BST pourrait être touché par de telles restrictions et devra travailler avec le Conseil du Trésor pour s'assurer d'avoir les ressources dont il a besoin pour continuer à réaliser son mandat.

### **Du point de vue interne**

#### **Développement et maintien d'un effectif bien informé et compétent**

Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Le BST fait cependant face à des défis en ce qui concerne son effectif. De nombreux postes sont uniques – une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise. Au cours des dernières années, le BST a eu à faire face à un niveau élevé d'attrition et il s'attend que cette tendance se poursuive au cours des quelques prochaines années. Bien que l'embauche ait augmenté au sein du BST, l'organisation n'a pas été en mesure de combler tous ses postes vacants et assurer un bon transfert des connaissances.

## **Amélioration des produits et rapidité de la publication de l'information**

La réalisation de notre mandat repose ultimement sur notre capacité à livrer en temps opportun des produits et des services de qualité en matière de sécurité qui contribuent à l'atteinte de notre résultat stratégique. Le BST doit donc continuer à améliorer la rapidité de publication de l'information tout en maintenant un haut niveau de qualité. Il doit aussi solliciter l'opinion des intervenants sur la qualité de ses produits et services afin de s'assurer de leur efficacité et de leur pertinence.

## **Amélioration des politiques, procédures et processus**

Un autre défi au niveau de la gestion de l'organisation consiste à s'assurer que l'information et les connaissances du BST soient non seulement conservées mais aussi à jour et facilement accessibles aux employés qui en ont besoin. À cette fin, le BST doit gérer ses politiques, directives et procédures de façon efficace et efficiente dans tous les secteurs d'activités. Cette tâche est d'autant plus difficile en raison du taux de roulement élevé et de l'évolution constante de l'environnement de travail du BST.

## **Contribution des priorités à l'atteinte du résultat stratégique**

À la suite de l'examen de l'environnement du BST et de l'analyse des risques et défis, la haute gestion a identifié quatre priorités pour 2010-2011. Les investissements consentis aux projets ou initiatives identifiés pour chacune d'elles contribueront à l'atteinte du résultat stratégique du BST au cours des trois prochaines années. Un sommaire de ces priorités et de ces projets se trouve dans le tableau suivant.

<b>Priorité</b>	<b>Type</b>	<b>Description</b>
<b>Communication stratégique du mandat du BST, des travaux d'enquête et des réalisations en matière de sécurité au fil du temps</b>	Nouvelle	<p>En 2010-2011, le BST entreprendra un certain nombre d'activités afin de célébrer son 20<sup>e</sup> anniversaire. Ces activités comprendront un suivi des réponses aux recommandations du BST au fil du temps et une communication de la façon dont la sécurité a été améliorée grâce au travail de l'organisation.</p> <p>Durant toute l'année, au cours d'événements médiatiques et de sensibilisation ciblés, nous communiquerons également à tous les Canadiens et Canadiennes les risques considérables dans le domaine des transports qui figurent sur la nouvelle Liste de surveillance du BST.</p> <p>Dès qu'un événement se produit ou qu'une enquête est amorcée, le BST s'efforcera également de communiquer ses démarches aux Canadiens et Canadiennes au tout début du processus.</p>

Priorité	Type	Description
		Le BST continuera à capitaliser sur la technologie, à améliorer son site Web et à explorer des plateformes de médias sociaux afin de communiquer plus efficacement, de maximiser l'atteinte de tous ses messages de sécurité et d'augmenter l'adoption de ses recommandations.
<b>Gestion stratégique des ressources humaines</b>	Déjà établie	<p>Les initiatives ministérielles qui seront mises en œuvre pour combler les écarts horizontaux identifiés au chapitre de la gestion des ressources humaines sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la planification intégrée des ressources humaines;</li> <li>• l'examen et la mise à jour de certaines structures organisationnelles et descriptions de postes;</li> <li>• la mise en place d'une page vouée au recrutement sur le site Web du BST;</li> <li>• la mise en place d'un programme des anciens du BST;</li> <li>• la poursuite de la mise en œuvre de la Division de la formation et des normes incluant l'élaboration d'outils et d'un programme de formation pour les enquêteurs.</li> </ul>
<b>Amélioration des produits</b>	Déjà établie	<p>Nous poursuivons nos efforts en vue d'améliorer notre capacité à offrir en temps opportun les produits les plus aptes à promouvoir des changements permettant de réduire les risques liés la sécurité des transports. Cette année, nous entreprendrons les projets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une rationalisation de l'unité de production des rapports et de ses processus;</li> <li>• un examen et une modernisation du contenu des bases de données sur les enquêtes afin d'améliorer la capacité du BST à recueillir, analyser et partager les données sur les accidents et les incidents;</li> <li>• une consultation auprès des intervenants à l'égard de l'efficacité et de l'efficience des produits et services du BST;</li> <li>• une amélioration du site Web du BST et l'ajout d'outils de médias sociaux à même son environnement en ligne.</li> </ul>

Priorité	Type	Description
<b>Cadre de gestion des politiques et des procédures</b>	Nouvelle	<p>Nous consacrerons des ressources à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'élaboration d'un cadre de gestion des politiques, directives et procédures;</li> <li>• la mise à jour de nos politiques, directives, procédures et manuels, incluant la mise en œuvre de processus améliorés de gestion financière;</li> <li>• l'achèvement du travail menant à la mise en œuvre d'un système électronique de gestion des dossiers.</li> </ul>

## **Section 2 : Analyse des activités de programme**

### **2.1 Résultat stratégique**

L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents.

### **2.2 Activités de programme**

Le BST a quatre principales activités de programme, soit la conduite d'enquêtes de sécurité dans les quatre secteurs de transport suivants :

- Transport maritime
- Transport par pipeline
- Transport ferroviaire
- Transport aérien

Dans le cadre de chaque programme, le personnel procède à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis. Il identifie les causes et les facteurs contributifs, évalue les risques pour le réseau, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête, communique aux intervenants des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement, et évalue les réponses aux recommandations et en assure le suivi. Ces activités sont accomplies par des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans leur domaine opérationnel. Ces derniers travaillent également en étroite collaboration avec d'autres spécialistes qui œuvrent dans les secteurs tels que l'ingénierie, la macro-analyse, la performance humaine et les publications et services linguistiques.

L'activité de programme Services internes appuie les besoins des autres programmes et satisfait aux diverses obligations ministérielles du BST. Cette activité de programme comprend : les services de gestion et de surveillance, les services de gestion des ressources humaines, les services de gestion financière, les services de gestion de l'information, les services de la technologie de l'information, les services liés aux biens immobiliers, au matériel et aux acquisitions, les services de planification ministérielle et de vérification interne.

### **2.3 Avantages pour les Canadiens et Canadiennes**

La sécurité des transports constitue une responsabilité partagée et le BST agit comme catalyseur afin de convaincre l'industrie et les gouvernements de trouver des solutions pour régler les lacunes de sécurité que nous avons décelées. Les enquêtes menées par le personnel des programmes du BST contribueront encore cette année à modifier les pratiques d'exploitation, le matériel ou la réglementation régissant l'industrie du transport. Ces changements permettront d'améliorer la sécurité des transports tant sur nos

voies navigables et le long de nos pipelines et chemins de fer que dans nos espaces aériens. De ce fait, un plus grand nombre de Canadiens et Canadiennes parviendront à destination en toute sécurité, tant au pays qu'à l'étranger.

## 2.4 Faits saillants de la planification

Les tableaux qui suivent illustrent les résultats attendus, les indicateurs de rendement et les cibles pour chacune des activités de programme du BST. Ils sont suivis d'une description des principaux facteurs susceptibles d'avoir des répercussions sur la capacité de chacun des programmes à atteindre les résultats attendus et les principales activités qui seront entreprises pour atténuer les risques qui ont été identifiés.

### Enquêtes – Transport maritime

<b>Activité de programme : Enquêtes – Transport maritime</b>					
<b>Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)</b>					
<b>2010-2011</b>		<b>2011-2012</b>		<b>2012-2013</b>	
<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>
41	5 310	41	5 290	41	5 264
<b>Résultats attendus de l'activité de programme</b>		<b>Indicateurs de rendement</b>		<b>Objectifs</b>	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes sur les événements choisis		Nombre de rapports d'enquêtes terminés		Publication de 10 rapports d'enquête	
		Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête		Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête est inférieur à 426 jours	
Efficacité accrue des communications de sécurité		Nombre de communications de sécurité émises		À déterminer	
		Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 10 ans		À déterminer	

### Points saillants de la planification

La réforme en profondeur de la législation sur la marine marchande du Canada pourrait avoir une incidence sur les mesures prises par les différents intervenants pour corriger les lacunes de sécurité identifiées par le BST d'autant plus que la nouvelle législation est moins prescriptive et plus axée sur le rendement. Afin d'accroître l'adoption de ses recommandations et conserver la qualité de ses enquêtes et de ses analyses dans de telles circonstances, le BST continuera à renforcer la mise en œuvre de la méthodologie des enquêtes à toutes les étapes du processus d'enquête. Nous utiliserons une approche



stratégique de gestion des projets et de la charge de travail afin de continuer à améliorer la productivité au chapitre des enquêtes maritimes en 2010-2011. Finalement, nous maintiendrons un dialogue et des communications stratégiques avec les agents de changement et explorerons avec eux la mise en place de mesures de réduction des risques qui vont au-delà des exigences réglementaires.

Le rendement du BST pourrait être compromis si ce dernier ne prend pas des mesures additionnelles pour s'assurer que globalement les rôles, les responsabilités et les obligations de rendre compte sont bien compris et que les processus organisationnels en place fonctionnent de façon optimale. Pour ce faire, nous terminerons la mise à jour de notre Manuel des opérations d'enquêtes maritimes. Nous examinerons et rationaliserons nos processus et nos pratiques selon nos besoins actuels et harmoniserons la structure organisationnelle de notre Direction des enquêtes maritimes et nos méthodes de dotation à notre nouvelle façon d'opérer.

La réputation et la perception du public à l'égard du BST pourraient être ternies s'il n'est pas en mesure d'intervenir de façon efficace lorsqu'un accident maritime d'envergure survient. Bien que l'organisation ait un plan pour intervenir dans une telle situation, ce dernier doit être révisé à la lumière des leçons tirées par suite de l'enquête sur le naufrage du *Queen of the North* à l'île Gil, dans le passage Wright (Colombie-Britannique). Cette révision est déjà amorcée et devrait être terminée au cours du présent exercice.

#### Enquêtes – Transport par pipeline

<b>Activité de programme :</b>					
<b>Enquêtes – Transport par pipeline</b>					
<b>Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)</b>					
<b>2010-2011</b>		<b>2011-2012</b>		<b>2012-2013</b>	
<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>
3	376	3	374	3	372
<b>Résultats attendus de l'activité de programme</b>		<b>Indicateurs de rendement</b>	<b>Objectifs de 2010-2011</b>		
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes sur les événements choisis		Nombre de rapports d'enquête terminés	Publication de 3 rapports d'enquête		
		Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête	Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête est inférieur à 490 jours		
Efficacité accrue des communications de sécurité		Nombre de communications de sécurité émises	À déterminer		
		Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 10 ans	À déterminer		

## Points saillants de la planification

Depuis leur acquisition par TransCanada en avril 2009, les pipelines du réseau de l'Alberta sont réglementés par l'Office national de l'énergie. Ce transfert de juridiction du provincial au fédéral a eu pour effet l'ajout de 23 500 kilomètres de pipelines et d'installations connexes aux 62 000 kilomètres environ de pipelines déjà sous réglementation fédérale au Canada. Dans ce contexte et compte tenu du nombre de départs à la retraite prévus, l'organisation devra prendre des mesures afin de maintenir sa capacité opérationnelle dans le secteur des enquêtes de pipeline. Elle effectuera une analyse d'écart afin de déterminer si les ressources actuelles allouées aux enquêtes de pipeline peuvent satisfaire adéquatement aux besoins opérationnels. Elle envisagera un certain nombre de stratégies afin d'atténuer les répercussions que tout manquement au chapitre de la capacité pourrait avoir, incluant une rationalisation des enquêteurs dans le domaine ferroviaire et une augmentation du nombre d'enquêteurs dans le domaine des pipelines.

## Enquêtes – Transport ferroviaire

<b>Activité de programme :</b>					
<b>Enquêtes – Transport ferroviaire</b>					
<b>Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)</b>					
<b>2010-2011</b>		<b>2011-2012</b>		<b>2012-2013</b>	
<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>
34	4 678	34	4 659	34	4 636
<b>Résultats attendus de l'activité de programme</b>		<b>Indicateurs de rendement</b>	<b>Objectifs</b>		
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes sur les événements choisis		Nombre de rapports d'enquête terminés	Publication de 13 rapports d'enquête		
		Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête	Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête est de 498 jours		
		Nombre de communications de sécurité émises	À déterminer		
Efficacité accrue des communications de sécurité		Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 10 ans	À déterminer		

## Points saillants de la planification

À la suite des accidents survenus dans l'Ouest du Canada à Wabamun et à Cheakamus et d'un certain nombre d'accidents survenus récemment aux passages à niveau, les compagnies ferroviaires portent de plus en plus attention aux enjeux liés à leur responsabilité au chapitre des dommages matériels et environnementaux. Cette attention

accrue sur les litiges a eu pour résultat de rendre plus complexe la conduite de certaines enquêtes. Le BST surveille étroitement cette situation et, au besoin, rencontrera les exploitants afin que cette situation ne nuise pas à son rendement.

Nous porterons une attention particulière à l'affectation des ressources au sein de la Direction des enquêtes ferroviaires afin d'optimiser le retour sur les investissements. Nous nous assurerons aussi que notre plan d'intervention advenant un événement ferroviaire d'envergure est mis à jour.

De plus, le BST prévoit qu'environ 25 % de ses enquêteurs dans le domaine ferroviaire prendront leur retraite d'ici trois à cinq ans. Ceci signifie que nous devons également combler les besoins en formation des nouveaux enquêteurs. Pour faire face à ces enjeux, nous contrôlerons étroitement les plans de formation des nouvelles recrues de la Direction des enquêtes ferroviaires et garantirons des occasions d'apprentissage appropriées.

### Enquêtes – Transport aérien

<b>Activité de programme : Enquêtes – Transport aérien</b>					
<b>Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)</b>					
<b>2010-2011</b>		<b>2011-2012</b>		<b>2012-2013</b>	
<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>
100	12 780	100	12 732	100	12 669
<b>Résultats attendus de l'activité de programme</b>		<b>Indicateurs de rendement</b>		<b>Objectifs</b>	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes sur les événements choisis		Nombre de rapports d'enquête terminés		Publication de 50 rapports d'enquête	
		Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête		Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête est de 457 jours	
Efficacité accrue des communications de sécurité		Nombre de communications de sécurité émises		À déterminer	
		Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 10 ans		À déterminer	

### Points saillants de la planification

La réglementation adoptée par Transports Canada exige des entreprises de l'industrie de l'aviation qu'elles mettent en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) qui leur permettent de déceler les risques en matière de sécurité avant qu'ils ne donnent lieu à un manquement. En 2010-2011, la mise en place des SGS deviendra une exigence mondiale.

Bien qu'il incombe à Transports Canada de déterminer si les SGS mis en place par les exploitants sont adéquats, le BST doit être en mesure de tenir compte des SGS lors de ses enquêtes sur les événements. La Direction des enquêtes aéronautiques devra donc s'assurer que tout son personnel possède une connaissance suffisante des SGS et qu'il soit en mesure d'adapter les enquêtes à ce nouvel environnement opérationnel.

Le BST devra également s'assurer de maintenir sa capacité d'effectuer des enquêtes aéronautiques en dépit des retraites prévues. Pour ce faire, il recrutera et formera de nouveaux membres du personnel et s'assurera que les employés du BST en place transféreront leurs connaissances avant leur départ à la retraite et que le Manuel des opérations d'enquêtes aéronautiques est continuellement mis à jour.

### Services internes

<b>Activité de programme : Services internes</b>					
<b>Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)</b>					
<b>2010-2011</b>		<b>2011-2012</b>		<b>2012-2013</b>	
<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>ETP</b>	<b>Dépenses prévues</b>
57	6 642	57	6 623	57	6 597
<b>Résultats attendus de l'activité de programme</b>		<b>Indicateurs de rendement</b>	<b>Objectifs</b>		
Renforcer les pratiques de gestion		Amélioration continue des cotes accordées à chacun des aspects de la gestion lors de l'évaluation effectuée par le Secrétariat du Conseil du Trésor à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG)	Donner suite aux enjeux soulevés dans le cadre de la ronde VII du CRG		

### Points saillants de la planification

L'activité de programme Services internes fait face à une situation particulière – le maintien d'un effectif informé et compétent. La plupart des postes sont uniques – une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise au sein de l'organisation. Ceci a pour résultat que tout poste vacant a des répercussions considérables sur les Services internes du BST. Un autre défi pour cette activité de programme consiste à se maintenir à jour avec les nouvelles exigences contenues dans les politiques et directives du Conseil du Trésor.

Au cours de l'année, le BST devra travailler pour maintenir des ressources humaines et financières adéquates au sein de sa Direction des services intégrés, pour répondre en particulier aux exigences en vigueur à l'échelle du gouvernement et s'assurer de la prestation continue de services de qualité à ses clients. Donc, la Direction poursuivra ses

efforts afin de stabiliser et renforcer sa capacité à fournir des services internes et à améliorer les connaissances de son personnel. Des efforts seront dédiés au développement et à la mise à jour des politiques, à l'examen et à la rationalisation des procédures internes, à la documentation des normes de service internes, et à la finalisation des travaux menant à la mise en œuvre d'un système électronique de gestion des dossiers afin d'alléger le fardeau administratif et d'accroître l'efficacité.

Le BST a été évalué dans le cadre de la ronde VII des évaluations à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion effectuée par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Des efforts seront donc consentis en 2010-2011 pour donner suite aux enjeux émanant des résultats de l'évaluation.

## **Section 3 : Renseignements supplémentaires**

### **3.1 Contact avec le BST**

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web à l'adresse <http://www.bst-tsb.gc.ca>. Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada  
Place du Centre  
200, promenade du Portage  
4<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 1K8

Adresse électronique : [communications@bst-tsb.gc.ca](mailto:communications@bst-tsb.gc.ca)  
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557  
Télécopieur : 819-997-2239